

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 23)
z dnia 16 września 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 23)

16 września 2026 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat planów budowy dróg DK8 na odcinku Białystok – Raczki oraz DK65 na odcinku Białystok – Ełk.

W posiedzeniu udział wzięli: **Katarzyna Kościesza** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Anna Gołębiowska** zastępca dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Mateusz Jabłoński** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Perdo Ćwikliński** i **Marcel Stępień** radni Parlamentarnej Rady Młodzieżowej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Krzysztof Truskolaski (KO)**:

Dzień dobry. Bardzo serdecznie witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Otwieram posiedzenie podkomisji. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury na temat planów budowy dróg DK8 na odcinku Białystok – Raczki oraz DK65 na odcinku Białystok – Ełk.

Bardzo serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji panią dyrektor Katarzynę Kościeszę, dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury, pana Michała Perlińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych w MI, panią Annę Gołębiowską, zastępcę dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Wojciecha Borzuchowskiego, dyrektora Oddziału GDDKiA w Białymstoku.

Szanowni państwo, w związku z tym, że ten punkt już wielokrotnie omawialiśmy i dzisiaj jest tak naprawdę kolejna odsłona tego, co nas czeka na tych dwóch drogach, na początku oddam głos pani dyrektor. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury **Katarzyna Kościesza**:

Dzień dobry państwu.

Proponuję, że przekażę głos panu dyrektorowi i przedstawi on prezentację o aktualnym stanie realizacji tych odcinków, a potem odniesiemy się do pytań.

Przewodniczący poseł **Krzysztof Truskolaski (KO)**:

Oczywiście.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku **Wojciech Borzuchowski**:

Dzień dobry państwu.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawię informację o tym, co jako oddział generalnej dyrekcji w Białymstoku aktualnie realizujemy w zakresie dwóch dróg na północ od Białegostoku.

Pierwszy slajd, który państwu wyświetlę, pokazuje odcinek S16 na północ od Białegostoku: Knyszyn – Krynice, o długości 8,4 km, realizowany w ramach „Rządowego programu budowy dróg krajowych”. Umowa została podpisana 14 maja 2024 r. Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w przypadku tego przedsięwzięcia uzyskano 23 kwietnia br. Jest to realizacja, która ma zostać zakończona 14 maja 2028 r. Klasa drogi to droga ekspresowa, typowa, w przekroju dwóch jezdni dwupasowych, z pasem awaryjnym dla każdego kierunku. Obciążenie to 11,5 t/oś. Będzie wyposażona w trzy wiadukty, siedem przejść dla zwierząt i pozostałe obiekty z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Ten odcinek S16 bezpośrednio łączy się z odcinkiem S19 Krynice – Dobrzyniewo – Białystok Zachód, stanowiąc jego kontynuację. To odcinek zaznaczony pomarańczową strzałką na slajdzie.

Kolejna sprawa to projektowany ślad DK8 Knyszyn – Korycin o długości 24 km. Tutaj wniosek o ZRID został złożony 30 stycznia 2026 r. Dodam, że tam była kwestia utrzymania się w terminie decyzji środowiskowej, której ważność upływała 3 lutego br. Klasa techniczna drogi to GP. Liczba pasów ruchu: dwie jezdnie dwupasowe o szerokości pasa 3,5 m, również wyposażone w typowe wyposażenie, czyli mosty, wiadukty, górne i dolne przejścia dla zwierząt małych, średnich, dużych. Będą trzy węzły: węzeł Knyszyn (rozplotowy dla tych dwóch dróg), węzeł Jasionówka i węzeł Korycin, oraz para MOP: MOP Zofiówka Zachód i MOP Zofiówka Wschód. W ramach tego zadania przewidziano drogę klasy GP o przebiegu od Knyszyna do Korycina z jego obejściem i podłączeniem do zrealizowanej obwodnicy Suchowoli. To jest odcinek niebieski wykazany strzałką.

Idąc dalej śladem DK8, są trzy obwodnice realizowane w ramach „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”. Tutaj będzie tak: obwodnica Suchowoli o długości 15,2 km oraz obwodnica Sztabina o długości 4,28 km. Dla tych obwodnic uzyskaliśmy użytkowanie i przekazaliśmy je do ruchu w dniu 31 października 2025 r. Obwodnica Białobrzegów jest na etapie oczekiwania na wydanie decyzji ZRID. Sytuacja jest taka, że jest to przewidziane w IV kwartale. Klasa techniczna drogi to w tym przypadku GP, z liczbą jezdni i pasów ruchu 1x2, szerokością pasa ruchu 3,5 m, również wyposażona we wszystkie elementy, w które wyposażone są poprzednie inwestycje, o których wspominałem. Budowa tych obwodnic ma kluczowe znaczenie dla poprawy przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego w ciągu DK8, poprawy bezpieczeństwa w korytarzu istniejącej DK8, odseparowania ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego – można powiedzieć, że pokazała to zwłaszcza obwodnica Suchowoli, która w swoim przebiegu omija siedem miejscowości, z których ruch został wyprowadzony – poprawy warunków środowiskowych mieszkańców i innych miejscowości.

To, co pomiędzy, to Korycin – Augustów – Raczki. To są takie odcinki: Suchowola – Sztabin, czyli odcinek między tymi dwiema obwodnicami; Sztabin – początek obwodnicy Augustowa; Augustów – Raczki. To trzy odcinki o łącznej długości 66,5 km. Opracowano program inwestycji na prace przygotowawcze. Klasa to GP, liczba jezdni i pasów to dwie jezdnie dwupasowe z szerokością pasa ruchu 3,5 m, czyli analogicznie jak w przypadku poprzednio omawianych obwodnic. Tu również będzie wyposażenie w estakady, mosty, wiadukty, przejścia dla zwierząt małych, dużych i średnich. Z uwagi na obecne parametry ruchu na wskazanym odcinku DK8 przewiduje się docelowo budowę dwujezdniowej drogi klasy GP. Budowa wyżej wymienionych odcinków poprawi przepustowość i prędkość ruchu, w tym tranzytowego w ciągu DK8. Nastąpi odseparowanie ruchu lokalnego, w tym pojazdów rolniczych, od ruchu tranzytowego oraz poprawa warunków środowiskowych i bezpieczeństwa.

To tyle z informacji bieżących. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy pani dyrektor chce coś dodać?

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Ewentualnie za panem dyrektorem potwierdzę, że rząd nie rezygnuje z budowy drogi nr 8 w standardzie drogi dwujezdniowej z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

To może ja na początku zabiorę głos. Szanowni państwo, w sprawie drogi Białystok – Augustów, ale też Białystok – Ełk spotykaliśmy się już wielokrotnie. Bodajże w kwietniu lub w maju na ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury i Komisji Obrony Narodowej Ministerstwo Infrastruktury

przekazało informację, że do końca czerwca poda harmonogram prac właśnie na odcinku Białystok – Augustów – węzeł Raczek. Chciałbym więc dowiedzieć się, jak ten harmonogram wygląda, jeżeli miał być zaprezentowany do końca czerwca. Kiedy decyzja ZRID między Knyszynem a Korycinem zostanie wydana i kiedy możemy spodziewać się przetargu na roboty budowlane?

To też oczywiście kolejne odcinki Korycin – węzeł Raczek. Kiedy rozpocznie się proces inwestycyjny na tę drogę? Tak jak pan dyrektor wspominał, ma być to droga 2+2, główna przyspieszona ze wszystkimi węzłami, przepustami, mostami. Kiedy będą konkretne daty? Kiedy będzie projekt? Kiedy będzie rozstrzygnięcie przetargów na projekt, budowę i kiedy oddanie do użytkowania? Liczę na to, że taki harmonogram jest przygotowany, zgodnie z tym, co powiedzieliście państwo na posiedzeniach Komisji przed przerwą wakacyjną. Tego harmonogramu oczekujemy.

Mam jeszcze pytanie, jeżeli chodzi o Białystok – Ełk. Jak tam są planowane zmiany? Wtedy mówiono również, że to ma być droga 2+1 z obwodnicami m.in. Moniek, Grajewa i oczywiście Knyszyna. Jak wygląda sprawa tej drogi? Tu też proszę o szczegółowe informacje, jakie kroki zostały podjęte, żeby ta droga została wybudowana.

To są pytania z mojej strony, ale na początku chyba otworzę dyskusję i na koniec oddam państwu głos. Bardzo proszę, kto z pań i panów posłów chciałby się wypowiedzieć?

Pan poseł Jarosław Zieliński.

Chciałbym tylko zauważyć, że posiedzenie naszej podkomisji musi skończyć się do godziny 11.55 z uwagi na przewidziane głosowania na sali. Później mamy kolejne posiedzenie podkomisji już w innym temacie, więc bardzo proszę o zwięzłe wypowiedzi. Jeżeli na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji nie uda nam się wyczerpać tematu, to na przyszłym posiedzeniu Sejmu zrobimy oczywiście powtórkę.

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałbym najpierw przypomnieć, że w obowiązującym „Rządowym programie budowy dróg krajowych” obowiązują te dwie drogi jako drogi ekspresowe, zarówno S16, jak i S8, a tutaj słyszymy od państwa, że mają być one budowane według innych parametrów. To jest niezgodność z dokumentem rządowym, bardzo istotnym, czyli z „Rządowym programem budowy dróg krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. To po pierwsze.

Po drugie, zwracam państwa uwagę, bo to jakoś umyka – a ta sprawa jest kwestią kluczową, zwłaszcza jeżeli chodzi o względy związane dziś z obronnością państwa, ale także względy zwykłe, cywilne, cywilizacyjno-komunikacyjne – że w koncepcji, jaką państwo prezentujecie, drogi ekspresowe w północno-wschodniej Polsce, w województwie podlaskim, nie tworzą sieci. Sieć dróg ekspresowych nie będzie domknięta, bo tak naprawdę urywa się na wysokości Knyszyna. Swoją drogą, jeżeli nie ma w planach obecnego rządu budowy ani S16, ani S8, to jaką funkcję będzie spełniać ekspresowy odcinek do Knyszyna, skoro dalej ma być dwujezdniowa droga w stronę Augustowa, a w stronę Ełku w kategoriach GP? To jest jakaś sprzeczność, jakiś brak logiki.

Jest też kwestia związana z drogą nr 8. Pan dyrektor powiedział – tak zrozumiałem, jeżeli źle, to proszę mnie sprostować – że w tej chwili są plany związane z budową w kategoriach GP tych odcinków do Augustowa, a potem docelowo jako drogą dwujezdniową, wprawdzie nie ekspresową, ale dwujezdniową. Oczywiście w dalszym ciągu to kwestionuję, ponieważ to powinno być... Wciąż będziemy się o to ubiegać, bo te drogi ze względów cywilnych i wojskowych powinny być drogami ekspresowymi, tak jak zapisano w dokumencie rządowym. Nawet gdyby jednak przyjąć wasz punkt widzenia, z którym absolutnie się nie zgadzam, to po co dzielić to na dwa etapy i mnożyć koszty: najpierw GP, a potem dwujezdniowa? Chodzi o zwłaszcza odcinek do Augustowa od Sztabina, ale także między Suchowolą, a właściwie nawet między Korycinem a Suchowolą i Suchowolą a Sztabinem.

Już nie chcę poruszać innych wątków. Tu byłaby jeszcze bardzo istotna kwestia związana ze wschodnią obwodnicą Augustowa i planowaną modernizacją drogi do Ogródnik, ale to pomiję, bo nie jest to wprost przewidziane w temacie posiedzenia, mamy mało czasu. Kwestie, na które wskazałem, wymagają odniesienia się. Proszę o wyjaśnienie tych kwestii.

Jest jeszcze jedna, już zupełnie ostatnia kwestia. Mianowicie Komisja Obrony Narodowej wystosowała do ministra, rządu, premiera dezyderat w tej sprawie. Drugi dotyczył kolei, ale chodzi o ten dotyczący dwóch dróg, S8, S16. Odpowiedź w sprawie drogi nr 8 i w sprawie S16 uzyskaliśmy nie od ministra obrony narodowej, tylko od sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Sam ten fakt świadczy o tym, że w rządzie brakuje koordynacji celów i aspektów w tych wszystkich kwestiach, a przecież drogi mają znaczenie obronne. Co do tego chyba nikt nie ma wątpliwości, a dzisiaj ten aspekt jest zupełnie pomijany.

Nawet gdyby ktoś kwestionował – co oczywiście byłoby niesłuszne – te dwie drogi ekspresowe... Twierdzicie, że one są blisko siebie. One nie są blisko siebie, spełniają zupełnie inne funkcje – spełniałyby po ich wybudowaniu – ale nawet gdyby ktoś chciał przywoływać ten argument, to zwracam uwagę, że dzisiaj absolutnym priorytetem powinny być kwestie obronne. Od ministra infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oczekuję takiego stanowiska, że popieracie to, co jest potrzebne z punktu widzenia wojskowego. Wojskowi podczas dyskusji mówią, że takie drogi są potrzebne, potem otrzymujemy odpowiedzi od innego ministerstwa i powstaje rozbieżność, powstaje chaos. Czas najwyższy uznać, że ta sprawa jest priorytetem strategicznym nie tylko dla północno-wschodniej Polski, ale dla Polski w ogóle, dla polskiego bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Gwiazdowski.

Poseł Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie dyrektorze, panie dyrektorki, szanowni państwo, trzeba przyznać, że spotykamy się już na kolejnym posiedzeniu i właściwie nic się w tym temacie nie robi, poza tym, że nie będą budowane drogi ekspresowe S8 i S16 w województwie podlaskim, co słyszymy już właściwie od trzech lat. Szanowni państwo, miał być program, harmonogram. Nic w tym kierunku się nie dzieje, nic się nie robi. Mijają trzy lata i województwo podlaskie prawdopodobnie nie będzie miało w najbliższym czasie ani dróg ekspresowych, ani dróg krajowych. Do tego to wszystko się sprowadza.

Reasumując, są podejmowane działania w innych województwach w sprawie budowy nowych dróg ekspresowych: Olsztyn, gdzieś tam Opole. Szanowni państwo, czy nie jest tak, że środki finansowe, które były przeznaczone na budowę dróg ekspresowych w naszym województwie, nie trafiają do innych województw? Przecież w 2024 r. droga ekspresowa S16 była wpisana do sieci TEN-T. Pewnie nadal jest wpisana. Przypominam, to są już obecne rządy. Nie wiem, czy Komisja Europejska wyraziła zgodę na to, żeby odcinek drogi Knyszyn – Guty wykreślić z sieci TEN-T, czy jest taka zgoda, czy nie ma. Pytałem o to na poprzednim posiedzeniu, nie dostałem odpowiedzi. Pytam dalej, czy jest taki dokument i co się z tym dzieje.

Dla mnie jest to nieporozumienie. Zawsze budowaliśmy drogi i ogłaszaliśmy przetargi „Projektuj i buduj”. Na odcinek Knyszyn – Korycin jest wykonana dokumentacja techniczna. Teraz jest wystąpienie o ZRID, którego uzyskanie potrwa pewnie dwa, trzy lata. Ciekawe, co będzie dalej z tym odcinkiem, czy on będzie realizowany, czy będzie ogłoszony przetarg na budowę realizacji tej inwestycji, tej drogi ekspresowej, czy też nie będzie.

Nie może być tak – jeszcze raz się powtórzę, powtarzam to przecież na wszystkich komisjach – że ktoś przyjedzie do Knyszyna drogą ekspresową i nagle w kierunku Ełku czy Augustowa będzie jechał drogą krajową. Jest ograniczenie prędkości do 90 km/h. Jest to parodia na skalę europejską. Szanowni państwo, jesteśmy posłami z województwa podlaskiego i wszyscy ponad podziałami powinniśmy doprowadzić do tego, żeby przynajmniej jedna droga ekspresowa połączyła odcinek Via Baltiki z drogą ekspresową Via Carpatia, bo to jest naszym nadrzędnym zadaniem i celem. Nie kłóćmy się, czy zrobią to posłowie z tej partii, czy z tej. Ponad podziałami politycznymi powinniśmy ten temat rozstrzygnąć i załatwić, żeby to było zrobione w naszym województwie, bo za jakiś czas mieszkańcy województwa podlaskiego i nie tylko, całej Europy, będą śmiali się z tego, że po prostu to przegapiliśmy i tego nie zrobiliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję.

Kto chciałby?

Poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Państwo posłowie, państwo dyrektorzy, żeby nie powielać argumentów, które już padły – tych związanych z obronnością wspomnianych dróg, tych związanych z siecią dróg ekspresowych,

która, jak rozumiem, ma zostać przerwana – podniosę argument, który służył obecnemu rządowi do tego, żeby zaprzestać prac nad drogami w standardzie dróg ekspresowych.

Tym argumentem jest Generalny Pomiar Ruchu 2025 (GPR 2025). Szanowni państwo, co się okazało, jeżeli chodzi o GPR z 2025 r.? Że są w Polsce miejsca, w których średniodobowe natężenie ruchu jest mniejsze niż na DK8 czy DK65 między Białymstokiem a Elkiem, a są w tym miejscu budowane drogi o standardzie S, czyli drogi ekspresowe. Przykładem takim jest podkarpacki odcinek DK19 Iskrzynia – Domaradz, na którym natężenie ruchu jest mniejsze niż na Podlasiu, a tam na drodze budowanej z problemami, bo z problemami – firma opuściła kontrakt, całe szczęście został ogłoszony przetarg na kontynuację tych prac – natężenie ruchu jest mniejsze niż na podlaskich odcinkach dróg krajowych: DK8 między Białymstokiem a Raczkami czy DK65 między Białymstokiem a Elkiem.

Ten argument, drodzy państwo, jest więc całkowicie chybiony, abstrahując od tego, że nie powinien on determinować do podjęcia decyzji, bo jednak przesłanki, o których wcześniej mówili panowie posłowie, są dużo istotniejsze. To kwestie bezpieczeństwa i faktycznie przyjęty przez zdecydowaną większość posłów sejmowej Komisji Obrony Narodowej dezyderat – przy poparciu Ministerstwa Obrony Narodowej – mówiący o tym, że obie drogi powinny być budowane w standardzie drogi S, jako drogi szybkiego ruchu, oraz oczywiście uciąglenie tej sieci i budowa na przykład Via Carpatii na całej długości w standardzie 2x2.

Już raz, szanowni państwo, popełniliście ten błąd i zaczęliście budowę S19 w standardzie obniżonym. To podkarpacki odcinek między Jasionką a Sokołowem Małopolskim, gdzie naprzemiennie trzeci pas jest raz w jedną, raz w drugą stronę. To decyzja pierwszego rządu Donalda Tuska. Po udostępnieniu tego odcinka w pierwszych 13 miesiącach zginęło na nim siedem osób. Było siedem wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Później była szybka decyzja pana ministra Andrzeja Adamczyka, żeby go poszerzyć. Teraz ten temat jest kończony i od przełomu roku S19 na całym swoim odcinku – budowana za nas i poprawiana po was – będzie miała standard drogi dwujezdniowej, dwupasowej.

Tak powinna wyglądać każda droga szybkiego ruchu i tak powinna wyglądać Via Carpatia na całej długości, a wy chcecie po prostu zniszczyć dorobek, który został wypracowany w ostatnich latach. To my napędzaliśmy dyskusję o Via Carpatii, to my, a w zasadzie pan minister Andrzej Adamczyk bardzo skutecznie walczył w Komisji Europejskiej, żeby ten szlak został wpisany do sieci TEN-T. Na początku przeszkadzaliście. Mówię oczywiście o politykach, nie personalizuję tutaj w odniesieniu do państwa obecnych, tylko mówię o politykach, w głównej mierze Platformy Obywatelskiej. Na początku torpedowaliście, później przez chwilę nie przeszkadzaliście, a teraz, gdy możecie, niestety cofacie ten wielki wysiłek, który został wypełniony, to przekonanie KE, że Via Carpatia musi powstać, że musi być głównym korytarzem na osi północ-południe, że musi być głównym korytarzem Trójmorza i że musi być zbudowana w standardzie 2x2. To Polska wiodła prym, jeżeli chodzi o te kwestie, a teraz niestety – mówię to z ubolewaniem – dezertuje.

Panie dyrektorze, w pana informacji nie było kompletnie nic na temat rozbudowy DK65, a to pan mówił, że ona będzie budowana w standardzie co najmniej 2x1 z obwodnicami, w standardzie poprawionym. Rozumiem, że skoro nie ma tego w prezentacji, to nie chcecie nawet w ograniczonej wersji budować tej trasy, która, przypominam, jest częścią Via Carpatii.

Mam do państwa prośbę, też do państwa posłów z podkomisji. Jest w tej chwili na obiegu sejmowym ustawa, która ma przyspieszyć proces inwestycyjny. Są tam wskazane przez ministra infrastruktury inwestycje drogowe, kolejowe, morskie, lotnicze, hydrologiczne, którym można nadać szybszą ścieżkę w kwestiach związanych z decyzjami administracyjnymi. Jaki problem jest w tym, żeby obie drogi wpisać w tę ustawę? Tam jest katalog zamknięty, one są wymienione enumeratywnie. Nie ma ich dużo, bo nie ma ich dużo: kilkanaście zadań. Przecież one mają ewidentnie charakter obronny. Chyba nie musimy się tutaj przekonywać, że od lutego 2022 r. ten charakter jest ewidentny. Nikt go nie kwestionuje. Jeszcze raz podeprę się stanowiskiem Ministerstwa Obrony Narodowej i dezyderatem przyjętym niemalże jednogłośnie przez sejmową Komisję Obrony Narodowej.

Mam prośbę o to, abyście w ramach uzgodnień wewnątrzresortowych w drugim czytaniu taką poprawkę złożyli. Wtedy oczywiście zostanie przez nas poparta, my też będziemy to robić, tylko podpowiadamy, żeby ta poprawka już na samym początku nie miała charakteru walki politycznej, bo tego nie chcemy. Złóżcie, będziemy bić brawo, być może nawet poprzemy tę ustawę, chociaż mamy co do niej pewne wątpliwości. Wczoraj wstrzymaliśmy się od głosu, z jednej strony

pokazując te wątpliwości, z drugiej strony pokazując dobrą wolę, to, że nie będziemy wprost jej krytykować, jak to się mówi, w czambuł.

To jest jedna prośba, którą mam i którą można rozstrzygnąć bardzo szybko, w najbliższej, kilkutygodniowej przyszłości. Można wpisać do ustawy przyspieszającej budowę dwóch dróg szybkiego ruchu: S16 Białystok – Ełk i S8 Białystok – Raczki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, bardzo proszę o wyświetlenie pierwszego slajdu, tego z mapą i żółtą strzałką, jeżeli to jest możliwe. Ten slajd był na monitorze. Mam pytanie. Bardzo proszę o zwięzłą i jasną odpowiedź, bez barokowych wywiasnów. Dlaczego nie jest realizowana droga ekspresowa S16 z Knyszyna w kierunku Grajewa? Jakiego są powody tego, że ta droga ekspresowa nie jest realizowana? Po odpowiedzi, panie przewodniczący, jeszcze raz poproszę o głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos?

Dobrze, to oddamy głos pani dyrektor i jej współpracownikom. Bardzo proszę, pani dyrektor, o odpowiedzi na pytania. Jeżeli będzie potrzebna druga tura, to oczywiście drugą turę umożliwię, tylko przypominam, że o godzinie 12.00 mamy głosowania.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Odpowiadając na państwa pierwsze pytanie dotyczące harmonogramu, chciałam informować, że trwają wspólne prace ministerstwa i generalnej dyrekcji nad nowelizacją programów drogowych. Jesteśmy na zaawansowanym etapie. W IV kwartale tego roku chcielibyśmy ogłosić przetarg na wykonanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla całego programu.

Odnosnie do opóźnień w realizacji dwujezdniowej drogi nr 8 należy zauważyć, że jednym z tych elementów jest to, w jaki sposób została ona umieszczona w rządowym programie: bez przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Nie udało się to uwadze Komisji Europejskiej, która jasno wyraziła się w tym temacie: realizacja tych inwestycji bez dochowania procedur, chociażby krajowych i wspólnotowych, spowoduje wstrzymanie środków na infrastrukturę, nie tylko drogową.

Odnosząc się do aspektu obronności, chciałam przypomnieć, że minister infrastruktury wydaje zarządzenie dotyczące wymagań technicznych dla dróg o znaczeniu obronnym. Zarządzenie to w jasny sposób określa, jakie parametry są niezbędne dla strony wojskowej. Strona wojskowa uzgadnia to zarządzenie. Jest to zgodne z wytycznymi, jakie otrzymujemy z Ministerstwa Obrony Narodowej. Nie uległo ono zmianie w ostatnich latach, nie zostało zawężone. Zarządzenie to nigdy nie mówiło, że potrzebne są drogi ekspresowe, co zresztą strona wojskowa wielokrotnie tutaj podkreślała.

Czemu nie ma dwóch dróg, S16 i S8? Bo czynnik ruchowy wskazuje, że dwie drogi na tym obszarze nie są wymagane ze względu na bardzo niskie natężenie ruchu. Mając jednak na uwadze czynnik obronny podnoszony tutaj przez panów, rząd decyduje się na realizację drogi nr 8 jako drogi dwujezdniowej, chociażby z uwagi na poprawę mobilności.

Odnosnie do sieci bazowej TEN-T powiem, że nigdzie nie był wskazany przebieg tej drogi. Na mapie wskazana jest strzałka pomiędzy drogą nr 8 a planowaną drogą nr 16. Nie ma przebiegu. Jest wskazana jedna droga.

Poseł Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Jest wyznaczona.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Panie pośle, jeżeli gdzieś jest, to poproszę o wskazanie, że są dwie drogi, to się do tego odniosę. Z moich informacji, z mojej wiedzy wynika, że jest to jedna droga bez określonego przebiegu. Droga ta jest w sieci bazowej rozszerzonej, która winna być zrealizowana do 2040 r. Tak jak powiedziałam, przebieg nie jest określony. Dla dróg w sieci bazowej rozszerzonej wymagany jest

parametr GP z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami, czyli dokładnie taki, w jakim chcemy realizować drogę nr 8.

Odniosę się do jeszcze jednej kwestii. Pan minister Adamczyk podnosił, czemu to nie jest S16. Tak jak powiedziałam, ruchowo dwie drogi w tym obszarze na dziś nie bronią się. Analizy wykazują, że dwie drogi nie napelniają się ruchem. Mając więc na uwadze gospodarność oraz ciągłość i spójność sieci, zasadne wydaje się, aby ta droga stanowiła element przyszłej drogi nr 8. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję. Rozumiem, że to jest koniec odpowiedzi. Dobrze, pani dyrektor. W takim razie jeszcze dopytam. Rozumiem, że harmonogram rozbudowy – mówimy tutaj o DK8 – będzie w IV kwartale, tak? Tak zrozumiałem.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Już tłumaczę. Żeby inwestycja mogła być realizowana, musi być ujęta w programie. Żeby była ujęta w programie, musi być dla tego programu przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Przeprowadzimy strategiczną ocenę, co pozwoli nam dokonać zmian w programie.

Odnosnie do harmonogramu działań i momentu ogłoszenia przetargu na prace projektowe na tym odcinku, podobnie jak na obwodnicy Grajewa i obwodnicy Moniek, proszę nam pozwolić rozpocząć pracę nad strategiczną, wtedy będą podejmowane dalsze decyzje, w jakim momencie się to wydarzy.

Posel Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, przeprowadzenie Zośki to jest rok.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie pośle, już udzielię panu głosu. Zgłaszają się: pan poseł Zieliński, pan poseł Weber, pan poseł Adamczyk i pan poseł Gwiazdowski. Dobrze zauważyłem czy niekoniecznie? Dobrze.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę, żeby odwrócić kolejność, ponieważ zadałem krótkie pytanie i poprosiłem o kontynuację mojej odpowiedzi po uzyskaniu odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie pośle, bardzo proszę. Nie ma problemu. Proszę o zabranie głosu.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Otóż pokazałem panu przewodniczącemu zdjęcia i filmy, które w sierpniu zrealizowałem w Goniądzu i okolicach. Dlaczego? Ponieważ do tej pory zasadniczym problemem był problem środowiskowy, szczególnie na odcinku DK65 przebiegającym przez Twierdzę Osowiec. Uzgodniłem z panem przewodniczącym, że na następnym planowanym posiedzeniu podkomisji zobaczymy te filmy, bo one potwierdzają łgarstwo, kłamstwo i – tak, drodzy państwo, nie boję się tych słów – manipulowanie faktami.

Na tych zdjęciach, na tych filmach... Przeszedłem to kolejny raz w tym roku w sierpniu. Pani dyrektor tam była? Nie była pani w Osowcu. Warto się przejechać. Otóż jest tam korytarz, w którym ta droga może się zmieścić. Jest tam korytarz, którym biegnie linia kolejowa, która będzie dostosowana do prędkości 250 km/h. To jest Rail Baltica. Nigdy nie było problemów z uzyskaniem stosownych zgód i pozwoleń na budowę szlaku Rail Baltiki. Pojawił się natomiast problem środowisko związany z trasowaniem drogi, który, jak rozumiem, dzisiaj już nie jest problemem, bo dzisiaj jest inny problem.

Pani dyrektor, szanowni państwo, znam zasoby kancelarii tajnej Ministerstwa Infrastruktury w części dotyczącej warunków technicznych i wymagań wojska co do dróg rokadowych i tych dróg, o których mówimy. Oczywiście nie możemy tutaj mówić o szczegółach, ale jedno jest pewne. Te drogi mają charakter obronny. Jestem zdziwiony jednym faktem, że oto kugluje się – to są ciężkie słowa i zarzuty – tematami inwestycyjnymi dróg najważniejszych w Polsce pod względem militarnym. Dzisiaj jest realna groźba konfliktu z Rosją, o czym mówi prezes Rady Ministrów. Jest realna groźba wjazdu Rosji. Tak jak powiedzieli pan poseł Gwiazdowski, pan poseł Zieliński, pan poseł Weber, nic przez trzy lata nie zrobiliście. To, co dzieje się wokół, to jest swoisty taniec, który ma dać szansę na to, żeby odsunąć tę inwestycję na kolejne lata.

Będę prosił również kolegów z Komisji Obrony Narodowej, abyśmy może wspólnie i w porozumieniu zdecydowali o zaangażowaniu w wyjaśnienie tego problemu i roli, jaką odgrywają

i odgrywali uczestnicy tego procesu inwestycyjnego, służby wywiadu i kontrwywiadu wojskowego. Proszę państwa, to nie są jakieś heheszki. To są najważniejsze inwestycje, biorąc pod uwagę funkcje obronno-transportowe państwa. Dlatego jestem przekonany, że służby kontrwywiadu i wywiadu wojskowego powinny wreszcie wyjaśnić rolę tych, którzy blokują i blokowali te inwestycje – o S16 mówię w szczególności – bo byliście zdziwieni, panie dyrektorze Borzuchowski, pan ze swoimi współpracownikami, gdy zatrzymaliśmy się w Osowcu, kiedy miałem zaszczyt pełnić funkcję ministra. Był ze mną pan minister Rafał Weber, był również pan, byli kolejarze. Zobaczyłem ten korytarz po raz pierwszy fizycznie i zapytałem, jak to jest, że wy się nie widzicie, że w tym procesie inwestycyjnym kolejarze nie widzą się z drogowcami. Kolejarze zdołali uzyskać wszystkie niezbędne zgody na Rail Balticę, a wy tłumaczyliście tę inwestycję problemem środowiskowym. Tutaj postawię kropkę.

Panie przewodniczący, dziękuję za zgodę, żebyśmy na kolejnym posiedzeniu podkomisji zobaczyli, z czym tak naprawdę mamy do czynienia, jaka jest tego waga, bo to, co widać na miejscu, jest porażające, szanowni państwo. To jest porażające. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, ustalcie panowie między sobą, kto kolejny.

Pan poseł Zieliński, tak? Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję.

Bardzo słuszny jest postulat pana posła, pana ministra Adamczyka, żeby tę sprawę wyjaśnić od spodu, bo ona dojrzała do tego po latach i różnych meandrach. Dlaczego podejmowane były decyzje, z jakimi mieliśmy do czynienia w ostatnich latach? Dlaczego sytuacja dzisiaj jest taka, jak słyszymy? Mam oczywiście dość sceptyczne nastawienie do tego, czy uda się to wyjaśnić w ciągu najbliższego roku, ale kiedyś na pewno uda się to wyjaśnić. Będziemy tego pilnować.

Od dłuższego czasu mam coraz wyraźniejsze wrażenie, że to, co jest prezentowane w sprawie dróg szybkiego ruchu o dużych parametrach komunikacyjnych w północno-wschodniej Polsce, zwłaszcza w kontekście zagrożenia rosyjskiego, to nie jest tylko głupota i lekceważenie. Być może to jest coś znacznie większego. To naprawdę musi być wyjaśnione. Jeżeli to tylko głupota, to za głupotę też trzeba płacić, jak się pełni funkcje urzędnicze, ale jeżeli jest coś więcej, to trzeba będzie zapłacić dużo bardziej słono. Tu naprawdę nie ma żartów.

Pani dyrektor, nie wiem, gdzie pani mieszka, ale jak ruscy przyjdą w ciągu dwóch dni pod Warszawę, to dopiero się pani opamięta. Wszyscy, którzy zabieracie głos, wreszcie będziecie śpiewać inaczej – oczywiście oby to się nigdy nie stało – jeżeli chodzi o kwestie związane z funkcjami obronnymi tych dróg, bo to nie jest tylko sprawa północno-wschodniej Polski. To jest nie tylko sprawa województwa podlaskiego czy części warmińsko-mazurskiego. To jest sprawa Polski, naprawdę. Wszystkie argumenty, które przywołujecie, są nieprzekonujące. Pani dyrektor, ceniłbym te pani krótkie odpowiedzi, gdyby przynosiły coś konkretnego, a one są kluczeniem w tej sprawie, o czym mówił także pan minister Adamczyk. To jest kluczenie, po to żeby tych dróg nie zbudować.

Zadnym przesądzającym argumentem nie są aktualne pomiary ruchu. Pomiary ruchu będą wtedy, o czym mówił pan minister Weber... Jeżeli to upada pod porównaniami z innymi drogami, gdzie są budowane odcinki ekspresowe. Dopiero wtedy pomiary byłyby wiarygodne, kiedy powstałaby spójna sieć dróg ekspresowych w regionie północno-wschodniej Polski.

Pani dyrektor ucieka także od odpowiedzi na mój, powiedziałbym, bardzo podstawowy zarzut, że w tej koncepcji nie zbudujecie spójnej sieci dróg ekspresowych. Ona zostanie przerwana na wysokości Knyszyna, dalej będą inne drogi: GP, dwujezdniowa, nieekspresowa. Albo budujemy spójną sieć, albo nie. Ta droga, Via Carpatia, w założeniach miała być bardzo istotnym elementem strategii komunikacyjnej, miała przełamywać monopol połączeń wschód-zachód, dawać szansę na handlowe, komunikacyjne, pod każdym względem istotne połączenie północ-południe. To pierwsza droga wzdłuż całej wschodniej granicy Polski. Przypominam Deklarację Łańcucką z chyba 2008 albo 2006 r. Z 2006 r., tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak, z 2006 r.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Tak, z 2006 r., ta pierwsza. Czterech ministrów transportu i śp. prezydent Lech Kaczyński. Już tamta kwestia była bardzo podstawowa, ta cywilizacyjno-komunikacyjno-rozwojowa, ale do tego dochodzi teraz jeszcze sprawa priorytetowa: obronna. Żadna Komisja Europejska, pani dyrektor, żaden polski urzędnik, nawet najwyższego szczebla, nie może tego kwestionować, dlatego że to jest zagrożenie, które powinno stanowić absolutny priorytet, nawet jeżeli ktoś kwestionowałby z punktu widzenia cywilnego jakieś rozwiązania drogowe. Warto te koszty ponieść. Trzeba je ponieść dla bezpieczeństwa Polski. Naprawdę proszę się opamiętać.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Zgłasza się pani dyrektor.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jeszcze pan poseł Weber.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak? Dobra.

Pani dyrektor, może tak być?

Panie pośle, ale proszę emocje zachować...

Posel Rafał Weber (PiS):

Oczywiście, jestem spokojnym człowiekiem.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie, nie. Mówię do pana posła Zielińskiego.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale, panie przewodniczący, to pozytywne emocje, w dobrej sprawie. Pisał poeta: „Bo dzieło zniszczenia – a ja niczego nie niszcę – w dobrej sprawie jest święte, jak dzieło tworzenia”. My tworzymy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Sprawa jest dobra, ale bez emocji. Wszyscy powinniśmy się nawzajem szanować.

Bardzo proszę, pan poseł Weber.

Posel Rafał Weber (PiS):

Właśnie czuję się niezręcznie, mówiąc do państwa dyrektorów, bo jednak na tej sali powinni być politycy, ci, którzy podejmują decyzje. Państwo te decyzje wykonują i niestety ich bronią. Taka jest państwa powinność i takie macie zadanie, natomiast to politycy decydują o tym, jak wygląda sieć dróg w Polsce, i to politycy mają na to kluczowy wpływ. To politycy, a konkretnie politycy obecnego rządu, na początku 2025 r. zakomunikowali, że wycofują się z budowy tych dwóch dróg szybkiego ruchu. Niestety taka jest rzeczywistość.

Szanowni państwo, przechodzę do spraw, które nie powinny uciec nam w tej dyskusji. Jeżeli nie jest ogłoszony przetarg na strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, a rozumiem, że jeszcze ogłoszony nie jest, jeżeli ma to się zadziać dopiero w IV kwartale tego roku, czyli pod koniec tego roku, to taki dokument jest tworzony mniej więcej przez kilkanaście miesięcy, mniej więcej przez rok. Trzeba zdawać sobie sprawę, że w tej kadencji rządu i Sejmu, jeżeli chodzi o te dwie drogi, kompletnie nic się nie zadzieje.

Nie będzie nawet, panie przewodniczący, harmonogramu, o który pan bardzo słusznie pytał. To bardzo słuszne pytanie, tylko na to pytanie przez ten czas – rozumiejąc wypowiedź pani dyrektor – odpowiedzi nie będzie. Dopóki nie będzie Zośki, rozumiem, że nie będzie harmonogramu, nie będzie prowadzenia żadnych prac, nawet, jak rozumiem, podpisania programów inwestycyjnych dla tych odcinków realizowanych w standardzie GP, bo przy tym się państwo upieracie. Mówię tutaj o DK8. Skoro nie została przedstawiona żadna informacja odnośnie do rozbudowy DK65, to chyba nawet o tym nie myślicie. Byliśmy mamieni niespełna dwa lata temu, że tam będzie rozbudowa, że tam będzie do tego wariantu przy obwodnicach co najmniej 2+1. To jest wbrew rozporządzeniom, w których wskazane są drogi klasy S, w tym przypadku S16. Nawet tego przez ten czas nie potrafiliście przeprowadzić.

Mówię to też po to, żeby wszyscy ci, którzy nas oglądają, słuchają, włącznie z politykami Koalicji Obywatelskiej, którym – z tego, co rozumiem – zależy na tych inwestycjach, wiedzieli o tym, usłyszeli to, że w ciągu tej kadencji nic dobrego w tych dwóch sprawach się nie zadzieje.

Jeżeli zadzieje się, to będzie to wykreślenie tych dwóch dróg szybkiego ruchu z „Rządowego programu budowy dróg krajowych”.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie pośle, jak od początku pan widzi, nie próbuję tutaj uprawiać polityki.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest pan bardzo przychylny, panie przewodniczący, to widzimy.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Nie chcę tutaj uprawiać polityki, nie chcę zrzucać winy na żadną opcję polityczną, więc nie będę wracał do lat 2015–2023. Róbnmy wszystko ponad podziałami politycznymi, żeby te drogi powstały. To jest nasz najważniejszy cel.

Pan poseł Gwiazdowski, a później jeszcze pan poseł Adamczyk *ad vocem*.

Posel Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Tylko króciutkie *ad vocem* wypowiedzi pani dyrektor, która odpowiedziała mi, że takiego korytarza nie ma, że nie ma go wpisanego do sieci TEN-T. Po prostu dostałem taką odpowiedź z Ministerstwa Infrastruktury na interpelację, a po drugie jest też taki dokument Komisji Europejskiej. Na najbliższym posiedzeniu Komisji, jeżeli pani będzie, przekażę to pani i pokażę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

W nawiązaniu do korytarza sieci TEN-T, drodzy państwo, kiedy objąłem funkcję ministra, z zespołem postawiliśmy sobie za cel, że wpisemy do sieci TEN-T Via Carpatę. Jako minister w przeciągu ośmiu lat, bo tyle pełniłem tę zaszczytną funkcję, przeprowadziłem kilkadziesiąt, jeśli nie setki, rozmów z ministrami transportu państw Unii Europejskiej, przekonując Komisję Europejską i panią komisarz oraz panią komisarz, bo przecież kolejne panie były komisarzami. Nie zliczę ilości rozmów. Przekonywałem do wpisania tej drogi do sieci TEN-T. Wicie państwo, co przeważało? Przeważał charakter obronny i militarny tego korytarza. Dlatego Parlament Europejski po ośmiu, dziewięciu latach starań... A wcześniej jeszcze przez starania europosła Poręby od 2014 r., co doprowadziło do wpisania tego korytarza.

Teraz pytanie jest takie: czy nie warto zwrócić się bezpośrednio do Komisji Europejskiej, nie *via* ministerstwo – państwo macie swoje kontakty – ale bezpośrednio do KE, też do komisji bezpieczeństwa, obrony z prośbą o ocenę sytuacji, w jakiej nas państwo postawiliście? Nie wiem, czy takie komisje są, ale na pewno jest komisja transportu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? To jest już ostatnia szansa, bo teraz będzie odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury i na tym zakończymy posiedzenie podkomisji.

Posel Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Głosowań nie ma.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Tak, głosowań nie ma, ale mamy kolejne posiedzenie podkomisji o godzinie 12.00. Na wniosek pana posła Adamczyka, tak jak już to przedstawił, na pewno zrobimy jeszcze specjalne posiedzenie podkomisji w sprawie DK65 wraz z prezentacją materiałów, które ma pan poseł. Myślę, że na kolejnym albo jeszcze kolejnym posiedzeniu Sejmu zrobimy takie posiedzenie.

Posel Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Najlepiej wizytację.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dobrze. Bardzo proszę panią dyrektor o odpowiedź na pytania.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Szanowni państwo, panu posłowi odpowiem w pierwszej kolejności. Mamy otwarte na ekranie mapy z rozporządzenia dotyczącego sieci TEN-T. Gdyby pan zechciał, po posiedzeniu podkomisji

pokażemy, w jaki sposób ta droga została określona w tym rozporządzeniu. Rozwiejemy tę wątpliwość od razu na dzisiejszym posiedzeniu.

Odnosząc się do wszystkich państwa wypowiedzi, chciałam podkreślić, że jesteśmy urzędnikami, inżynierami. To, co tutaj wypowiadamy, odnosi się do uwarunkowań technicznych projektowania i realizacji dróg. Wszystkie nasze obowiązki wykonujemy z poszanowaniem obowiązującego prawa, wszystkich ustaleń rządu, wcześniejszych obowiązujących ustaleń, także w zakresie obronności państwa. Nigdy nie robimy niczego wbrew, tak że zapewniam, że wykonujemy wszystko w zgodności i z poszanowaniem prawa i decyzji dotyczących dalszego rozwoju czy obronności państwa. Nikt z nas nie działa tutaj na szkodę, przeciwnie.

Jeszcze raz podkreślę, że opóźnienie w realizacji wysokoprzepustowej drogi w tym regionie spowodowane jest w tym momencie głównie tym, iż na etapie wprowadzenia jej do programu nie była zrobiona strategiczna ocena. Panie ministrze, wiem, że to zajmuje dużo czasu, ale dlatego nie zadziało się to w 2023 r. i dzisiaj musimy to dokończyć? Tak jak powiedziałam, rząd chce realizować drogę wysokoprzepustową, ale musimy działać w zgodności z obowiązującym prawem. Obowiązujące prawo mówi o tym, że na etapie zmiany programu musi być wykonana strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, i to właśnie wykonujemy. Realizujemy harmonogram. To wszystko trwa i wymaga analizy. Pan minister doskonale o tym wie.

Posel Rafał Weber (PiS):

Jeden suplement do wypowiedzi pani dyrektor. Nawet jeżeli uznamy, że nie ma ekstraordynaryjnej sytuacji, która jednak wymaga pójścia szybciej, to Zośka dla programu przyjętego przez Radę Ministrów w grudniu 2023 r. była zrobiona. Tam jest wskazany jeden korytarz w standardzie drogi szybkiego ruchu. Jeżeli pani miałaby teraz rację, uważam, że nie, ale nawet gdyby przyjąć, że pani ma, to co stoi na przeszkodzie, żeby tę Zośkę właśnie dla jednego z tych dwóch korytarzy wykorzystać i realizować? Nic nie stoi na przeszkodzie, oprócz dobrej woli i decyzji politycznej.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Panie ministrze, to dochodzimy do wspólnego wniosku, że w tym regionie nie bronią się dwie drogi wysokoprzepustowe, a jedna.

Posel Rafał Weber (PiS):

Nie, nie, nie. Proszę tutaj nie mówić – jako pani inżynier – o drogach wysokoprzepustowych. Mówimy kategoriami rozporządzenia. W rozporządzeniu nie ma dróg wysokoprzepustowych. W rozporządzeniu są drogi klasy A, klasy S i klasy GP. W ramach korytarza, który został wskazany i dla którego jest Zośka z programu przyjętego 13 grudnia 2022 r., Zośka została zrobiona. Ten program został przyjęty. Jeżeli nie uznajecie dwóch, nie ma żadnych przeciwwskazań, żeby realizować co najmniej jedną. Później podjęliśmy decyzję, że sytuacja jest ekstraordynaryjna i trzeba realizować dwie, stąd w 2023 r. poszerzenie programu, natomiast co najmniej jedna powinna być realizowana.

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Panie ministrze, spotkania z komisją odbywały się w 2023 r. Zastrzeżenia komisji pojawiły się już wcześniej. Były pewne ustalenia dotyczące realizacji tych dróg, ale nie będziemy tutaj roztrząsać tych kwestii. Rozumiem, że celem zarówno rządu, jak i państwa jest wybudowanie tej drogi.

Odnosnie do parametrów, posłużę się tutaj... Pan minister Adamczyk na jednym z zespołów powiedział bardzo ważną rzecz: „Zostawmy projektowanie dróg drogowcom”, i to jest ten element. Czy to będzie A, czy S, o tym decydują względy czysto inżynierskie. To nie jest kwestia polityczna. Są kwestie obronne.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący...

Dyrektor departamentu MI Katarzyna Kościeszka:

Panie ministrze, ale zgadzamy się co do realizacji tej drogi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Szanowni państwo, by usystematyzować tę dyskusję...

Pani dyrektor, czy jeszcze? Dobrze.

Posel Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Jedno zdanie, ale tak dosłownie w 30 sekund.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Tak, nawet mniej. Czy pani dyrektor może z całą odpowiedzialnością potwierdzić – prosiłbym, może niech to pani sprawdzi – że wszystkie drogi wpisywane dotychczas do krajowego planu budowy dróg krajowych miały strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko? Czy wszystkie bez wyjątku? Tylko ta jedna nie miała. Proszę to sprawdzić.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dobrze, szanowni państwo, na pewno w temacie drogi nr 8 i drogi nr 65 będziemy musieli spotkać się raz jeszcze, to pewne. Tutaj nie ma żadnych wątpliwości. Mam nadzieję, że będzie kolejne spotkanie, tak jak pan poseł Adamczyk sugerował, aby było w sprawie drogi nr 65, Białystok – Elk. Myślę, że jeżeli chodzi o drogę nr 8, Białystok – Augustów – węzeł Raczek, takie spotkanie też musi się jeszcze odbyć. Mam nadzieję, że następnym razem pan minister Bukowiec również będzie uczestniczył w posiedzeniu podkomisji czy Komisji Infrastruktury – to zobaczymy – aby aspekt polityczny był również brany pod uwagę, bo te dwie drogi są bardzo istotne dla województwa podlaskiego, a plany, które były i które, mam nadzieję, będą realizowane, były obiecujące. Liczę więc na to, że ten harmonogram zostanie przyspieszony i te realizacje zostaną rozpoczęte już niedługo. Na tej mapie widać zresztą, że do Knyszyna będziemy mieć piękną drogę ekspresową, ona będzie się kończyła i ona musi po prostu iść dalej. Te drogi są priorytetowe dla województwa podlaskiego i nie ma co do tego żadnych wątpliwości.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam wniosek...

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Aby następne posiedzenie podkomisji obejmowało również informację na temat stanu realizacji inwestycji, jaką jest droga ekspresowa S16 na Warmii i Mazurach, chyba już na Mazurach, bo od Mrągowa.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Elk – Mrągowo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Elk – Mrągowo. Jak wygląda sytuacja na wysokości Mikołajek, Pisz, Śniardwy itd.?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Dobrze.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Co się zmieniło, co się stało, co się wydarzyło, a co się nie wydarzyło.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truszkowski (KO):

Robimy w takim razie posiedzenie podkomisji w sprawie informacji o budowie drogi S16 i DK65 od Białegostoku, przez Elk, Mrągowo itd., aż do Olsztyna. Takie posiedzenie podkomisji zaplanujemy na kolejnym, przyszłym posiedzeniu Sejmu, jeżeli jest taka zgoda, bo chyba na kolejnym posiedzeniu już mamy jakieś posiedzenia podkomisji, więc możemy po prostu się nie wyrobić, jeżeli chodzi o dostępność sal.

Dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejsze posiedzenie.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję.

O godzinie 12.00, czyli za trzy minuty, kolejne posiedzenie podkomisji w sprawie parkowania hulajnóg.